



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА ОАО «КАМАЗ»

№ 31 (3717)
27 сентября 2013 г.

ВЕСТИ КАМАЗА

www.kamaz.ru



С ПРАЗДНИКОМ, СОЗДАТЕЛИ МАШИН!

Конструктор и технолог в одном лице

2

Расследование «ВК»: академики для «КАМАЗа»

3



Наталия Гарипова о времени и о себе

4

О ГЛАВНОМ

...И мечта становится явью

Ольга ЕРАШОВА
Фото: Владимир ШУШАКОВ

Кабина — Daimler, коробка передач ZF, тормозная система Wabco, электронные компоненты Continental... Узнайте во всём этом облачении автомобиль КАМАЗ! И всё-таки это он, тот самый долгожданный седельный тягач 5490. При том, что использованы комплектующие мировых брендов, разработка — камазовская. Конструкторская документация на автомобиль подготовлена силами сотрудников НТЦ, технологи разработали техпроцессы. Получается, новый автомобиль — плод нашего общего камазовского труда?

В канун профессионального праздника мы совершили экскурс по нашим главным заводам. Какой вклад каждый из них внёс в новинку «Евро-5»?

Литейный завод

Первая остановка — литейный завод. 28 оригинальных отливок: 16 в производстве чугунного литья, 11 — в производстве стального и одна — в цехе точного стального литья — всё это литейщики сумели выдать на-гора за счёт использования действующих линий. Цикл подготовки на «литейке» — замкнутый. Рычаги-кронштейны — номенклатура хоть и новая, но типичная, оригинального оборудования не потребовалось, как и особых материалов — марки стали и чугуна, из которых родились эти отливки, относятся к категории «массовые». Но вот требования к качеству — повышенные: каждая партия поставок сопровождается картами замера геометрии. Около десятка деталей уже выпускается по основным техпроцессам, остальные пока изготавливаются по обходным технологиям. Литейщики гордятся тем, что перед своими заказчиками — автомобильным и заводом двигателей — обязательства выполнили вовремя, на этой неделе завершают поставки под сборку новинок в октябре и вообще «идут в графике».

Кузнечный завод

Перемещаемся на кузнечный завод. Здесь тоже обошлись без закупки дополнительного оборудования, изготовив необходимую номенклатуру поковок на существующих мощностях. Поковки 11 наименований, из которых восемь — серийные, в необходимых количествах при гарантированном качестве отправлены «внутренним потребителям». Правда, поковки трёх наименований потребовали особого к себе отношения: для их изготовления кузнецы провели подготовку производства, чтобы отправить на дальнейшую обработку на завод двигателей и на автомобильный. Новинки отличаются не содержанием, а формой, особой конфигурацией.

Ремонтно-инструментальный завод

Едем на РИЗ. 313 индексов инструмента и оснастки для кабины и шасси изготовили инструментальщики, и в портфеле заказов есть ещё работа на перспективу. Три вида оснастки — сварочная, контрольно-мерительная и для механообработки — говорят о том, что задействованы в проекте все цеха, включая инструментальное производство. Как и металлурги, сумели обойтись без затрат на новое оборудование. А поскольку РИЗ на «КАМАЗе» официально утверждён как центр ответственности по закупке инструмента, приобрели такого на сумму свыше восьми миллионов рублей.

Прессово-рамный завод

Здесь собирают рамы и 123 позиции деталей для сборки кабины и шасси. «Включение» ПРЗ по крупноузловой сварке и окраске запланировано с января 2014 года, на первом этапе реализации проекта «Кабина «Аксор»: под него задействовано около 16 тысяч квадратных метров площадей.

А пока в корпусе разобрали и переселили участок оперения (одного оборудования около 60 единиц), на этих площадях разместится участок сварки кабин. Завершена полная санация под установку оборудования: из Австрии ждут линию сварки, а из Германии, с фирмы «Дюрр», — линию приварки высокой крыши. Меняется конфигурация ПТК.

Кипит работа на строительстве приёмных доков для разгрузки фур с комплектующими. Трудясь по выходным, прессоворамщики только-только завершили переделку АПП — агрегата подготовки поверхности, расширив проёмы, ванны, контуры под габариты кабины «Аксор». Готова камера предварительной мойки. Полным ходом оборудуется «инфраструктура» и для персонала, которому здесь работать. Сложная задача — «переобучить» роботов, занятых на окраске. Но... не перевелись на ПРЗ светлые головы!

Завод двигателей

— наша следующая остановка. При всём том, что «сердце» у нового тягача «мерседесовское», стыковка двигателя OML 57 с коробкой передач ZF, изготовленной на ЦФ КАМА, происходит на участке оригинальных силовых агрегатов. Доукомплектовка силового агрегата деталями управления коробки передач, трубами охлаждения, жгутами и электроникой — всё это делается здесь, чтобы отгрузить силовой агрегат на сборку. В сентябре опробовали — стыковка, как говорят космонавты, прошла в штатном режиме.

Помимо этого, на заводе производится механическая обработка семи оригинальных деталей. В термогальваническом производстве для КАМАЗа-5490 идёт обработка и покрытие 18 деталей.



Автомобильный завод

Выезжаем на финишную прямую. Центральная площадка — автомобильный завод. Год назад здесь всё было только в планах, но уже с марта 2013 года началась основная работа. Строительство конвейера сборки кабин — дело трудоёмкое. Переселили ремонтные службы и логистические склады — не превышая пределов заводской территории, после чего провели санацию и строительно-монтажные работы с использованием самых передовых материалов. Сегодня конвейер сборки кабин готов к работе — совсем скоро с него сойдут первые серийные кабины.

Местом сборки самого автомобиля выбран действующий ГСК-2: выданы техзадания на обеспечение его дополнительным оборудованием, оснасткой, инструментом. В день, то есть в две смены, со временем планируется выпускать до 40 кабин и автомобилей: КАМАЗ-5490 будет представлен потребителю четырьмя моделями.

Наряду с уже названными, активнейшим образом заняты в проекте цех подборки узлов (№№ 104 и 111), а также цеха агрегатной составляющей завода. В планах октября — закладка 20 новинок. До конца года автозавод намерен выпустить 96 седельных тягачей «новой формации». Стажировку на заводе фирмы «Даймлер» в Турции автосборщики уже прошли. Есть главное: желание выпускать автомобиль европейского качества!

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

Уважаемые коллеги!

От имени Союза машиностроителей России и от себя лично поздравляю вас с профессиональным праздником — Днём машиностроителя!

В этот день мы отдаём дань уважения настоящим профессионалам своего дела, умеющим преодолевать любые трудности и решать самые сложные задачи.

Поистине неоценим труд целых поколений инженеров и рабочих, благодаря которому наша промышленность способна занимать лидирующие позиции на мировом рынке.

Сегодня одним из важнейших условий развития машиностроения России является модернизация производства, реализация инновационных проектов, основанных на внедрении уникальных технологий и обновлении технологической базы с целью выхода на качественно новый уровень. Достижение этих целей требует от отечественных машиностроителей полной самоотдачи и упорства. И, несомненно, накопленный бесценный опыт наряду с богатыми традициями, верность своему делу тружеников отрасли станут залогом стабильного развития машиностроительного комплекса страны.

Уважаемые коллеги, желаю вам и вашим семьям крепкого здоровья, счастья, успехов и дальнейшей плодотворной работы, направленной на процветание машиностроения России!

*Председатель Союза машиностроителей России
С.В. Чemezov*

Дорогие камазовцы!

Поздравляем вас с Днём машиностроителя!

Мы в очередной раз чествуем людей, по праву достойных высших похвал и огромных слов благодарности — и ветеранов, и нынешних работников — всех, кто в разные годы делил с «КАМАЗом» и радость подъёмов, роста, и горечь тяжёлых испытаний и потерь.

Сегодня у нас есть общий повод для радости: несмотря на все трудности, экономические неурядицы в стране и мире, «КАМАЗ» достойно встречает свой профессиональный праздник. В этом заслуга всего коллектива: несмотря на возросшую конкуренцию со стороны российских и зарубежных автопроизводителей, мы сумели не только удержать лидерство на отечественном рынке, но и увеличить долю почти до половины. Более того, мы не стоим на месте, работая над созданием нового модельного ряда. На днях стартует серийное производство магистрального тягача 5490.

Нам есть чем гордиться!

Уверен, мы с вами преодолеем все трудности, как это было не раз. Желаем всем уверенности в завтрашнем дне, крепкого здоровья, счастья, благополучия вам и вашим близким! С праздником!

*Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» С.А. Козогин,
председатель профсоюзного комитета работников
ОАО «КАМАЗ» Г.Х. Нуретдинов*

С юбилеем, «ВК»!

Уважаемые сотрудники «Вестей КАМАЗа», сердечно поздравляем вас с 40-летием газеты!

Корпоративное издание — зеркало предприятия, в нём отражаются все события жизни, и весёлые, и не очень. В этот праздничный день хотелось бы выразить нашим камазовским журналистам огромную благодарность за то, что в любых условиях вы умеете сохранить присущую вам способность доброжелательно взглянуть на все проявления жизни и объективно оценить их, рассмотреть проблемы с разных точек зрения. Вы с «КАМАЗом» в минуту гордости и восторга, в тяжёлые моменты потерь и разочарований. Ничто так не может воодушевить коллектив, как газета. Сила печатного слова велика, но подвластна она только настоящим профессионалам. Невозможно переоценить и вашу роль в повышении престижа и имиджа компании.

Общество сегодня особенно требовательно к информации актуальной, правдивой. И то, что на вас ссылаются, ваши статьи приводят как аргумент в производственных спорах, — лучший показатель востребованности и высокого рейтинга издания. Пусть так будет и впредь!

*Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» С.А. Козогин,
председатель профсоюзного комитета работников
ОАО «КАМАЗ» Г.Х. Нуретдинов*

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 45-23-30, 6-88-99

НОВОСТИ

Вклад в военную мощь России

«КАМАЗ» принимает активное участие в IX Международной выставке вооружения, военной техники и боеприпасов RussianExpoArms-2013, которая проходит в Нижнем Тагиле с 25 по 28 сентября.

На выставке представлены лучшие образцы военной техники, вооружения и боеприпасов. Поэтому не случаен интерес её посетителей, многие из которых представляют армии стран мира, к достижениям российских конструкторов.

«КАМАЗ» уже не первый год демонстрирует в Нижнем Тагиле автомобили военного назначения, которые по своим техническим характеристикам превосходят многие образцы как отечественных, так и зарубежных производителей. В нынешнем году, кроме хорошо себя зарекомендовавших среди военных образцов автомобилей семейства «Мустанг», компания впервые продемонстрирует на выставке новое семейство военной техники «Тайфун», куда вошли три перспективные разработки: КАМАЗ-63968, 63969, 53949, а также автомобиль быстрого реагирования Iveco 65E19WM (LMV) «Рысь».

Вектор в развитии

ОАО «КАМАЗ» посетила делегация из Индии. Для представителей совместного индийско-российского предприятия «КАМАЗ Вектра Моторз Лимитед» (KVMI), дилеров, представителей финансовых институтов Индии и пользователей продукции был организован экспресс-курс ознакомления с традициями, корпоративными ценностями «КАМАЗа» и культурой его производства.

Гости побывали на автомобильном заводе, заводе двигателей, а также совместных предприятиях «КАММИНЗ КАМА», «ІФ КАМА», «Мерседес Бенц Тракс Восток», посетили Набережночелнинский автоцентр «КАМАЗа».

В ходе личной встречи генерального директора крупнейшего угольного порта Индии Кришнанатнам г-на Анила Кумара Ендлтури с генеральным директором ОАО «КАМАЗ» С.А. Когогиным был подписан Меморандум о взаимопонимании. В рамках документа предусмотрена поставка в конце 2013 — начале 2014 гг. в порт 100 самосвалов КАМАЗ-6540 индийского производства для транспортировки угля.

За призы «КАМАЗа»

В Набережных Челнах одновременно состоятся два традиционных турнира по дзюдо — на призы «КАМАЗа», посвящённый Дню машиностроителя, и «Все звёзды Татарстана».

Увлекательные поединки на татами можно будет посмотреть 27 и 28 сентября в спорткомплексе «Олимпийский». В соревнованиях на призы «КАМАЗа» примут участие юноши и девушки 14-16 лет из Перми, Челябинска, Оренбурга, Чебоксар, Саранска и других городов России. Сolidную дружину выставили и татарстанцы.

В турнире «Все звёзды Татарстана» за победу поборются спортсмены-ветераны и действующие спортсмены. Всего в Челны помериться силами приехали более 250 дзюдоистов. В течение двух дней они будут бороться за призы «КАМАЗа». В пятницу пройдут первые финальные поединки в отдельных весовых категориях. В субботу состоятся финалы камазовского турнира и командная встреча ветеранов и действующих спортсменов в рамках турнира «Все звёзды Татарстана».

Прогноз стабильный

Рейтинговое агентство Moody's впервые присвоило «КАМАЗу» рейтинг.

Международное рейтинговое агентство Moody's Investors Service (Moody's) присвоило ОАО «КАМАЗ» рейтинг вероятности дефолта на уровне «Ba1-PD» и корпоративный рейтинг на уровне «Ba1» (CFR). Прогноз по рейтингам «стабильный».

Рейтинговое агентство Moody's Interfax присвоило «КАМАЗу» рейтинг по национальной шкале на уровне «Aa1.ru».

ДОЧЕРНИЕ НОВОСТИ

Группа «модернистов»

Упрощение технологии механообработки деталей, подбор и оптимизация данных необходимого режущего инструмента, изготовление механических, токарных, фрезерных деталей для станков, различных приспособлений и штампов — все эти проблемы производства на «повестке дня» у конструкторско-технологической группы экспериментальных работ отдела главного технолога, расположенной на механическом участке в корпусе производства автосамосвалов Нефтекамского автозавода. Здесь постоянно рождаются разные технические новинки.

Не так давно для сварки-сборки стабилизатора на модели КАМАЗ-65201 и КАМАЗ-65222 специалисты группы изготовили и внедрили приспособление, с помощью которого увеличивается производительность труда и повышается качество сборки. Кондуктор на сверление труб зерновоза и кондуктор личной разработки для автобусов «Мерседес» также «работают» на качество. Эти новинки придумали и внедрили Игорь Сотников, Фанзиль Халиков, Флюра Середова, Владимир Нилов, Марат Садыков и Вячеслав Атнагулов. «Можно

сказать, что мы делаем конфекту из ничего», — улыбается слесарь Флюра Середова. Она, единственная женщина на участке, работает на механической пиле, выполняет сварочные работы. На ней же — и обязанности кладовщика.

Всего в составе мобильной группы 15 человек: руководители, шестеро механообработчиков и восемь наладчиков-программистов. Когда спрашивают, в чём секрет их коллективного успеха, говорят, что никаких тайн нет. Просто на работу сюда принято брать самых умелых и грамотных.

НАШ ЗОЛОТОЙ ФОНД

Кексов стальных автор

Ольга ЕРАШОВА

— Вы к Росине Растямовне? А она в цехе, проще её найти на линии коленвала и балки передней оси или возле горизонтально-ковочных машин — ГКМ. Все новые поковки проходят через её руки, — встречают корреспондента в конструкторском отделе инструмента и оснастки кузнечного завода.

— Очень большой объём работ она ведёт, практически весь третий корпус на ней, — это уже заместитель главного инженера, главный технолог завода Виктор Мартюгин. — У неё множество технологических находок, которые реализуются в конструкции штамповой оснастки. Вот сегодня, например. Я задачу в целом поставил: нужно скорректировать гравюру штампа, чтобы обеспечить линейный размер поковки. А уж как сделать, какие внести изменения в сложные штампы, — это она сама решает. Эскиз разработала, в цехе оснастку доведут до ума, опробуем в следующей штамповке. Если всё удастся — такие решения оцениваются на уровне рацпредложений.

Шёл самый обычный рабочий день начальника бюро проектирования оснастки и спецпоковок. При скрупулёзном, как замечает начальник отдела Александр Карнилов, отношении Росины Ильченко к расходу времени максимум на общение с прессой — полчаса. И то — в обеденный перерыв. И то — только потому, что в канун профессионального праздника ей присвоено звание «Почётный машиностроитель Минпромторга Российской Федерации».

С детства смелая и самостоятельная, со школьных лет полюбившая точные науки, она даже на студенче-

ской практике не робела перед «интерьером» сурового кузнечного производства. Пройдя после КамПИ школу цехового технолога и поняв, что её возможности значительно шире, перешла в конструкторский отдел.

— Здесь очень интересная работа — просто не было смысла её менять, — говорит Росина Растямовна сейчас, по прошествии 27 лет. — Оснастка — основная сфера деятельности, такова сама технология кузнечного производства. От того, как она спроектирована, зависит ответ на вопрос «быть или не быть»... детали, разумеется! Потому что в самой оснастке мы закладываем технологию получения поковки.

Когда на «лицевом счету» — сотни новинок, больше трёх десятков только оформленных рацпредложений, патенты на изобретение, на полезную модель, аэкономический эффект от внедрения новаторских идей — свыше трёх миллионов рублей, выбрать самое-самое автору сложно.

— Всё дорого, потому что всё новое и в чём-то уникальное, — признаётся наша героиня. — Причём в каждом следующем задании, проекте действующей уже с учётом прежнего опыта.

Думаешь день и ночь, но, как в любой творческой работе, решение приходит мгновенно. У меня, например, при-



Вместе с технологом КПК-3 Ленаром Закизяновым Росина Ильченко обсуждает карту разметки на коленвал

вычка перед сном мысленно прокрутить в голове прошедший день — что сделала, чего не успела. Бывает, в эти минуты, когда отступает суета, вдруг находишь то, что так мучительно искала.

— Одна из таких замечательных личных находок Росины Растямовны, — вспоминает Виктор Мартюгин, — наборные переходы на ГКМ-1250. Была у нас большая проблема по устойчивости штамповки полуоси, брак больше 10%. Она придумала, как спроектировать наборные переходы так, чтобы процесс стал устойчивым и качественным. Это реше-

ние стало актуальным не для одной детали. На мой взгляд, дело здесь в том, что у Росины Растямовны есть редкое свойство: в ней прекрасно уживаются и конструктор, и технолог.

Когда она слышит, что её профессия — мужская, не соглашается:

— Реализовать себя в профессии — цель, которая, я бы сказала, лишена гендерной окраски. У нас очень много женщин среди конструкторов, может, потому что проектирование оснастки со сложными гравюрами больше требует именно женского терпения, настойчивости,

внимания к мелочам. Но и характер нужен, конечно, и смелость.

По журналистским лекалам Росина Растямовна вполне тянет на образ «железной леди». Но... Ровно настолько, чтобы отвечать своей профессии. Когда я прошу её подыскать аналог работе конструктора из обычной жизни, она смеётся:

— Оснастку можно сравнить с формой для кекса! Работа с металлом не помешала ей состояться в семье, где знают: если мама позвонила, что задержится, — значит, это необходимо, а потому хозяйствуем сами. Кстати, с её сыном Яном наши чита-

Росина Ильченко — одна из тех камазовцев, кому по случаю профессионального праздника были присвоены высокие звания от Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

За большой личный вклад, внесённый в развитие промышленности, многолетний добросовестный труд и в связи с Днём машиностроителя 19 камазовцам присвоено звание «Почётный машиностроитель», 51 человек удостоен Почётной грамоты Минпромторга РФ, 32 машиностроителям «КАМАЗа» объявлена благодарность этого министерства.

АКТУАЛЬНО

Всё для «Евро-4»

Руслан АСАНОВ. Фото: Радик ГАБИТОВ

На заводе двигателей продолжается реализация одного из главных проектов по подготовке производства к выпуску двигателя «Евро-4». В подразделении происходит постепенное обновление оборудования.

Местом прописки для двух поступивших станков стал цех новых изделий № 119. Оборудование немецкой фирмы MAG представляет собой обрабатывающий центр для корпусных деталей. В частности, станки предусмотрены для обработки картерных деталей новой раздаточной коробки 6522.

— Новое оборудование позволит увеличить объёмы производства и улучшить качество деталей раздаточной коробки и в дальнейшем организовать производство перспективных раздаточных коробок 6522 с выходом на проектные мощности, — поделился главный технолог завода двигателей Владимир Сергачёв.

Данное оборудование было внедрено совместно специалистами ремонтно-инструментального завода и технологами завода двигателей, которыми решены задачи по разработке технологического процесса, наладок, подбора приспособлений и инстру-

мента. В настоящее время ведутся последние подготовительные работы.

Кроме того, в августе на заводе двигателей были запущены две моченные машины немецкой фирмы BVL. Одна из них появилась на линии сборки двигателей, а вторая — на автоматической линии механической обработки коленчатого вала.

— Качество промывки вышло на более высокий уровень. В машине установлены специальные

тели познакомились даже раньше: он — из тех первых «звёздочек», которые окончили Машиностроительный образовательный кластер КАМАЗ — КГТУ. Сейчас успешно совмещает работу в НТЦ и учёбу в магистратуре в Казани.

— Наверное, гены сказываются. Способности передаются, вот только задача — развить их.

По-матерински, строго и ласково, опекает она и своих «девчонок» — молодых инженеров бюро.

— Молодёжь быстрее всё схватывает, с компьютером управляется легче. Но просто так в наш отдел не попасть — выбираем из лучших. Конечно, то, что нам на помощь пришли новые технологии, «трёхмерка», для конструкторов очень многое значит. Ещё нагляднее — Q-Form моделирование, есть возможность поработать над сложными поковками до их выхода в цех.

Без неудач не обойтись, но школа кузнечного жёстко «строит» модель поведения: надо как можно быстрее исправить ошибку, найти решение. А случившееся принять как опыт. Здесь утвердилась традиция: по чертежам, по процессам можно спорить, отстаивать точку зрения. При одном условии: не переходя на личности.

«Личности» на кузнечном звучат в другом контексте. Краем уха слышу про «ромашовский вариант» — и узнаю одного из прежних наших героев. «Ильченковские варианты» тоже существуют — как и «мартюгинские», и других конструкторов, которые составляют наш золотой фонд. И я понимаю, что это действительно здорово: ведь имена авторов сохраняют и благородный (именно так!) металл, и благодарные люди.

тонкие фильтры, которые собирают все ненужные элементы и частицы с детали. Работоспособность двигателя после промывки блока цилиндров таким способом значительно улучшается. Что касается второй машины, — рассказывает Владимир Сергачёв, — то промывка коленчатого вала осуществляется под высоким давлением, а это исключает любые загрязнения и наличие стружки в масляных каналах.

Отметим, что по установке моченных машин всеми службами завода была проделана колоссальная работа. Для запуска оборудования в состав автоматических линий требовалось изготовить специальные подъёмники и укладчики, а также модернизировать транспортную систему.



Обрабатывающий центр для корпусных деталей MAG только ждёт запуска...



...а моченные машины BVL уже выполняют свою работу

Смотрите телепрограмму
В пятницу в 19.15
(повторы — в субботу в 12.45 и во вторник в 6.15) на канале «Рен-ТВ Наб. Челны»



ВЕСТИ КАМАЗА

Поднесите камеру смартфона к QR-коду — и вы сможете увидеть телепрограмму «Вести КАМАЗа» на экране своего телефона.



ИСТОРИЯ С ФОТОГРАФИЕЙ

Как «КАМАЗ» Америку открывал

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Эта фотография, на которой руководство «КАМАЗа» обсуждает принципиальную схему структуры управления производственного объединения, родом из 70-х. Месяц назад в журнале «Огонёк» был опубликован материал о первом заместителе директора Института экономики Российской академии наук Борисе Мильнере — авторе множества монографий и статей по проблемам организации производства, управления и экономического механизма. Это фото из личного архива учёного. К сожалению, из-под пера этого выдающегося человека уже не выйдет ни одной научной статьи. В июле этого года Борис Захарович ушёл из жизни...

Эффективный пионер

Факт того, что структура управления «КАМАЗа» разрабатывалась группой учёных Института США и Канады АН СССР, не мог не заинтересовать «ВК». Пролил свет на эту историю один из первых идеологов «КАМАЗа» Наиль Фатыхович Галиуллин:

— В приказе министра автомобильной промышленности СССР Анатолия Тарасова о структуре будущего автогиганта говорится весьма схематично. «КАМАЗ» был последним выдающимся достижением советской системы. Вкладывая деньги в самое продвинутое оборудование для комплекса предприятий, руководство страны предлагало его максимально эффективно использовать.

— В нашей стране просто не было опыта управ-

ления машиной, подобной «КАМАЗу», — в 70-е здесь насчитывалось более 100 тысяч человек. А в США в то время успешно работали и более крупные корпорации, — вспоминает участник камазовской группы разработчиков Рудольф Васильевич Шуранов. — Но когда мы взялись за работу, оказалось, что система управления крупными промышленными компаниями Америки строилась совершенно на других принципах.

Теория для практики

Работа над структурой «КАМАЗа» длилась пять лет. Завершилась она в 1977 году, а через несколько месяцев в издательстве «Экономика» вышла книга «Организация управления крупным промышленным комплексом: опыт КАМАЗа» под общей редакцией Б.З. Мильнера. Состав авторского коллектива, в который были включены сотрудники Института США и Канады АН СССР, руководители и специалисты «КАМАЗа», отражал соотношение сил, работавших над этим проектом. В разное время на мозговой штурм командировались до 40 человек из Набережных Челнов.

Варианты организации управления рассматривались с участием соответствующих заместителей гендиректора «КАМАЗа», а предложения по организационной структуре управления были включены в по-

вестку дня ряда совещаний, включая совет директоров «КАМАЗа».

Получившийся продукт изобилует прорывными идеями. Впервые в качестве механизма, обеспечивающего развитие научно-технического прогресса, применялись целевые программы. В структуру управления объединения были включены новые должности: технический директор, директор по развитию, директор по социальным вопросам. Именно на «КАМАЗе» отработывался приём делегирования полномочий от руководителя к другим управляющим или сотрудникам для достижения конкретных целей организации. Были и другие новации, но главный итог разработки — целевая ориентация по вертикали и скоординированность действий по горизонтали.

За 44 года существования «КАМАЗа» структура управления не раз менялась. Особенно щедрым на идеи временем стали печально известные 1995–1997 годы. Последняя масштабная реорганизация структуры произошла в 2011 году — предприятия «КАМАЗа», бывшие самостоятельными юридическими лицами, стали структурными подразделениями компании. Одним из факторов, подтолкнувших к преобразованиям, стал кризис 2008–2010 годов. Последние полгода от экономики слышится лишь тревога. Опять ждать новых преобразований?

**СВИДЕТЕЛЬСТВО ОЧЕВИДЦА****По камазовской методике**

Автор материала о Б.З. Мильнере в «Огоньке» Ольга Размахова порекомендовала обратиться за исторической справкой о проекте к ректору Высшей школы международного бизнеса РАН и государственной службы при Президенте РФ Леониду Евенко. Его фамилия стоит первой в списке авторов вышеупомянутого труда. Мы дозвонились до Леонида Ивановича.

— С предложением создать структуру управления для «КАМАЗа» к нам обратился по поручению генерального директора «КАМАЗа» Льва Борисовича Васильева его заместитель по экономике Сергей Паринов, — вспоминает Леонид Иванович. — В то время никакой научной базы по этой теме не было. Пришлось изучать опыт отечественных и зарубежных предприятий — ВАЗа, ГАЗа, «Форда», «Дженерал Моторс», «Крайслера».

Работа началась с определения системы целей, которая была развёрнута в систему задач управления по отдельным функциям. Были разработаны разные уровни управления такими направлениями как производство, ускорение научно-технического прогресса, повышение экономической эффективности и социальное развитие коллектива.

Когда закончилась детальная проработка модели, оказалось, что наши

предложения не укладываются в существующие нормативы — слишком высок был удельный вес инженерно-технического персонала. Тем не менее, новое соотношение административного и производственного персонала в Министерстве труда поддержали.

Структура управления «КАМАЗа» стала шагом вперёд в методологии — Государственный комитет по науке и технике утвердил рекомендации по формированию организационной структуры для промышленных предприятий на его примере. Этот опыт работы открыл новое направление в экономическом науке.

Эпоха плановой экономики не требовала от предприятий мобильности и ориентации на потребителя, тогда ценились технический уровень продукта и высокая производительность труда. Для этих целей и создавалась структура управления «КАМАЗа».

МЫ – МОЛОДЫЕ

«Я рано понял, что значат деньги. Заработанные»

Текст и фото: Дания МАЖИТОВА

В конце сентября группа молодых специалистов цеха сборки-сварки кабин прессово-рамного завода поедет в Австрию учиться варить новую камазовскую кабину (с компонентами фирмы «Даймлер»). В группе шесть человек: четыре сварщика МКС, наладчик и мастер. Мастера зовут Михаил Канаев. Он молод, ему 26 лет, но при этом трудовой стаж Михаила составляет ровно половину его возраста.

— Работать я начал в 13 лет, — рассказывает Михаил. — Сначала неофициально — в деревне, где жила бабушка, был плотником, водителем погрузчика. А в 14 лет у меня появилась трудовая книжка. Почувствовал, что такое собственные деньги, я уже постоянно искал, где бы подработать.

Работать Михаил не переставал и в годы учёбы, а учился он целых восемь лет. Сначала в профессиональном училище № 57, потом — в созданном на базе училища Набережночелнинском политехническом колледже, последние три года — в ИНЭКА.

— Бывало так: с утра идёшь на учёбу, ночью надо заступать на смену, а в промежутке успевал ещё посещать автошколу — я ведь серьёзно готовился к службе в армии, поэтому и решил отучиться на водителя категории «С».



В подчинении 26-летнего мастера Канаева находятся 47 человек

А после окончания ИНЭКА в 2011-м снова пришёл на прессово-рамный завод, уже мастером. Его наставником стал уникальный человек, почётный мастер ОАО «КАМАЗ» Асхат Мухаметзянов.

— Асхат Расимович меня всему научил, заложил в меня основу, тот «бетон», на котором я сегодня строю свою работу. Таких людей не

А всё потому, что Михаил Маратович по-доброму расположен к людям, всегда спокоен, вежлив со всеми.

О поездке на «Даймлер» Михаил говорит, что группа, конечно, туда едет небольшая, но на её основе потом будет создана бригада, которой предстоит работать над новой кабиной.

— Я сам подбирал специалистов в группу. Едем мы на две недели, обучение будет состоять из теории и практики — будем учиться варить кабину, предъявлять свою работу контролёрам. В конце обучения разберём оборудование, а когда оно сюда приедет, будем его монтировать.

На вопрос о том, как любит проводить свободное время, Михаил говорит:

— Да его нет практически, досуга-то. Здесь, на заводе, в футбол играю в команде цеха. В выходные маме помогаю с огородом, если надо куда-то сестрёнку отвезти — отвожу, а так вся мужская работа по дому на мне — сантехника, электрика. Ремонт вот недавно сделали своими силами...

В конце нашей беседы Надежда Дорофеева показывает Благодарственное письмо руководства завода маме Михаила, Нине Михайловне, за прекрасное воспитание сына. Наверное, многие мамы хотели бы иметь таких сыновей!

На основе группы в шесть человек, прошедших стажировку в Австрии, будет создана бригада, которой предстоит работать над новой кабиной.

Но в армию Михаила так и не призвали, а полезный навык остался при нём.

В качестве дипломной работы в колледже Михаил изготовил действующую модель станка по нарезке металла в масштабе 1:10. Эта модель потом гордо демонстрировалась колледжем на республиканском и всероссийском конкурсах. В Казани ей присудили третье место, а в Москве — второе!

«Трудовые университеты» пополнили багаж молодого человека профессиями агрегатчика, слесаря, оператора станков с ЧПУ, термиста. Не прерывая учёбы, он успел поработать и на ПРЗ, и в фирме «Сатурн», и на предприятии «Профтермо».

забывают, — говорит с уважением и теплотой Михаил.

Пройдя курс наставничества, молодой мастер получил назначение в бригаду 141, на участок линии пола и задней части кабины. В его подчинении 47 человек, средний возраст в бригаде — 36 лет. Непросто было в коллективе, где есть люди едва ли не вдвое старше, завоевать авторитет, но Михаилу Канаеву это удалось.

— Не так давно прошёл слух, что его хотят перевести в один из окрасочных цехов, — говорит председатель цехкома Надежда Дорофеева. — Так ко мне люди всей бригадой приходили: «Не отдадим, говорят, нашего мастера никому!»

СОБЫТИЕ

Всё в биографии моей

Накануне Дня машиностроителя на прессово-рамном заводе открыли музей.

Этого события ждали очень долго, но пауза, вызванная трудностями разного характера, дала возможность организовать скопить и систематизировать исторический капитал о людях, победах и достижениях, коих в биографии коллектива немало.

В день открытия в числе почётных гостей — ветераны завода, бывшие его директора, в разные годы, несшие особую ответственность за судьбу предприятия и коллектива. Поздравить прессоворамщиков со значимым событием пришли первый заместитель генерального директора ОАО «КАМАЗ» — исполнительный директор Юрий Клочков и председатель



Музей открыт. Теперь есть куда поместить свидетельства побед

профкома «КАМАЗа» Гумер Нуретдинов.

Символический ключ от музея был вручен заместителю директора завода по персоналу Ринату Алимбекову.

Право открыть музей и перерезать красную ленту было предоставлено директору завода Александру Рыбакову и председателю профкома Александру Васильеву. После

чего заводчане стали первыми полноправными посетителями музея — они активно рассматривали стенды, стараясь разглядеть знакомые лица, запечатлённые камазовскими летописцами.

В одном из следующих выпусков «ВК» более подробно расскажут о музее, о его экспозиции, о первых впечатлениях посетителей.

ХРОНИКА ПОТЕРЬ**Жёсткая посадка**

На прошедшей неделе в ОАО «КАМАЗ» произошёл один несчастный случай. На складе № 961 автомобильного завода обычная процедура — погрузка тары

на КАМАЗ. Когда всё было закончено, водитель поспешил в кабину, но во время посадки споткнулся о край погрузочной рампы и упал с высоты около 1,5 метра на пол. Предварительный диагноз — закрытый перелом предплечья правой руки.



В этой работе заключён пятилетний опыт работы над структурой «КАМАЗа»

ИГРЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛОВ

Мистер Мозг: «КАМАЗу» нужны лучшие

Анжелика АКУЕВА

Фото: Владимир ШУШАКОВА

Привлечение талантливой молодёжи в ОАО «КАМАЗ» будет проходить по-новому — в формате Graduate Recruitment.

«Под реализацию камазовской стратегии «Глобальная эффективная адаптивная компания» нам нужны не просто ребята с дипломами, а те, кто может стать нашим будущим», — заявляет Гульнара Шауклис, руководитель службы развития персонала ОАО «КАМАЗ».

— Кто закончил первый класс на одни пятёрки? Встаньте, пожалуйста.

Из трёхсот человек в зале поднялись около двадцати.

— А кто закончил на пятёрки одиннадцатый класс?

Отличников оказалось чуть меньше.

— А сейчас встаньте те, кто идёт на красный диплом. Нашлись в зале и такие идеальные студенты.

— Поднимитесь те, кто считает, что цвет диплома не имеет никакого значения для дальнейшей успешной работы.

На ноги уверенно вскочил весь зал. Так началась ин-

теллектуальная игра на тему «Технологии победителей», проведённая «КАМАЗом». Мероприятие получилось всероссийского размаха: в игре участвовали 146 игроков в составе 26 команд из вузов Челнов, Москвы, Казани и Омска.

Гульнара Шауклис: «На новый формат работы с молодёжью Graduate Recruitment перешли все современные предприятия. Нынешняя молодёжь — так называемое «поколение Y», и старые формы взаимодействия с ними вроде профорientации не работают. «КАМАЗу» нужны работ-

ники активные, любознательные, умеющие учиться, люди с нестандартным мышлением. На игру мы пригласили студентов, которые сейчас находятся у нас на практике. Это представители МГТУ им. Баумана, Омской военной академии. Мы хотим, чтобы наши потенциальные работники знали и любили «КАМАЗ» так же, как и мы».

Игрокам предложили выбрать вопросы из пяти номинаций, среди которых были «На службе Отечеству», «КАМАЗ» без границ», а также видеовопросы «От первого лица»: один из них задал Томаш Навратил. Профильная тематика некоторых номинаций вовсе не гарантировала челнинцам лёгкой победы: задания оказались одинаково трудными для всех участников. Вот лишь некоторые:

— Впервые эта песня в исполнении Льва Лещенко прозвучала на праздничном концерте в Кремле. Но не которым членам партии она не понравилась, её назвали



Обсуждение было напряжённым

цыганской. Зато она так понравилась Брежневу, что он не смог сдержать слёз, и с тех пор эта песня входит в репертуар всех праздничных концертов.

— Два француза, пилот и автогонщик, потерпели крушение в пустыне и были спасены кочевниками. Их настолько потрясла грозная красота пустыни, что они решили поделиться ею с миром. Первый написал великую книгу, а второй подарил миру великую... Назовите имена обоих и то, что они создали.

В результате двухчасовой битвы умов на пьеде-

стале дважды оказались москвичи. На 1-м месте — команда МГТУ им. Баумана «Бауманцы», на 2-м — команда НЧИ КФУ «Атата», 3-е место у команды МГТУ им. Баумана «Интеркулер».

Из рук заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ» по управлению персоналом и организационному развитию Кирилла Пузырькова участники получили сувениры и грамоты, а победители — ценные призы. Мероприятия в новом формате, которые позволяют присмотреться к будущим специалистам, будет продолжены, уверяют организаторы.

О ВРЕМЕНИ И О СЕБЕ

Из «Городка» — в город

В День машиностроителя «Вестям КАМАЗа» исполняется 40 лет. К этой дате мы приурочили серию публикаций, героями которой стали первый главный редактор Валерий Аракчеев, журналисты, чьи имена известны в городе, Татарстане, России.

Осенью прошлого года корреспондент «Вестей КАМАЗа» Наталия Гарипова получила «предложение, от которого невозможно отказаться», и стала заместителем главного редактора газеты «Челнинские известия». Сегодня она, продолжая нашу рубрику к 40-летию «ВК», рассказывает о своём первом периоде работы на «КАМАЗе».

— Поработав полгода в школе и поняв, что это призвание абсолютно не моё, я оказалась в «Вестях КАМАЗа» за столом только что ушедшего в «Вечёрку» Сергея Кудрявцева. Читая местную прессу, ловила себя на мысли, что могу писать не хуже, да и вообще интуитивно чувствовала: мне есть что сказать читателям.

Да, зарплату в деньгах в 1998 году мы наравне со всеми камазовцами получали... как премию: частями и к праздникам. В основном, её выдавали чеками, на которые можно было приобрести в камазовских магазинах печенье, лук, маринованные огурцы... Но для меня было важно другое: подписывая своей фамилией газетный материал, я сразу (а не опосредованно, как в школе) видела результат собственного труда. Плюс полная противоположность «полувоенной» школьной иерархичности — редакционная демократичность, замечательный журналистский коллектив, передача опыта в

процессе работы, искренность в оценках. Здесь было в порядке вещей, когда тебя спокойно поправляли: «Слушай, так не делается», или откровенно восхились: «Ты молодец, здорово придумала!»

Моим первым радостным открытием стал главный редактор — Раиль Шафигуллович Галлямов, который буквально взял меня за руку и ввёл в «цеховое братство». Совсем «не директор» (какое-то время не могла отойти от школьных аналогий), он не боялся дать «вожжи в руки» начинающему журналисту и доверить — на, право! Получив полную свободу в темах, жанрах, я даже не замечала, что он (разумеется, на первых порах) что-то тактично «рихтовал». Зато хвалил от души — это окрыляло. Конечно, на планёрках не всё было безоблачно — и спорили, и ругались, но всё по-честному и независимо от возраста и стажа работы: я, по сути, девчонка, могла на равных высказывать то, что мне не нравилось, например, опытному журналисту Мансуру Халимову, годившемуся мне в отцы.

Бережно относилась к моим текстам и первая их читательница, тогда замредактора Эльвира Мухаметдинова. От неё получила первое задание — поднять тему женской занятости в автограде. Дав общие советы, где что искать и куда обратиться, она добавила: «Телефоны узнаешь по справке». Ничитаться с новичками никто не собирался.



Встречаясь с героями материалов, Наталия не переставала удивляться, насколько интересные они собеседники, как много знают по профессии и не только

АВТОЛЕДИ

Всё им по рулю

Руслан АСАНОВ

Давно прошли те времена, когда встретить девушку за рулём было редким явлением. Теперь каждую вторую машину водит представительница прекрасного пола. Более половины обучающихся в автошколах — дамы. А ещё с недавних пор среди женщин стали популярными конкурсы на лучшее вождение автомобиля. Модная тенденция не прошла мимо завода двигателей. В прошлую пятницу здесь впервые состоялись соревнования между работницами подразделения.

Конкурс «Автоледи-2013» привлёк внимание 15 сотрудниц завода двигателей. У них разный стаж вождения и разные истории знакомства с автомобилем.

— На протяжении нескольких лет мне часто снился один и тот же сон: я еду на автомобиле по ночному городу, — рассказывает участница конкурса Снежана Ярославлева. — В один прекрасный момент для себя решила — пора получить права. Отучилась, сдала всё с первого раза. Прошло уже два года, как я спокойно езжу за рулём не только ночью, но и днём.

Ещё одной конкурсантке Нине Губайдуллиной посчастливилось сесть за

руль в 2000 году. Тогда они с мужем накопили денег на автомобиль, и кому-то в семье нужно было срочно освоить вождение:

— Так как мой супруг в то время напряжённо работал, обучаться пришлось мне. Признаюсь, сначала боялась. Но в итоге свой страх я переборола и в 2001 году получила права. А первая моя поездка без инструктора состоялась на второй день после получения прав — тогда мы всей семьёй поехали в отгород.

Идею проведения конкурса «Автоледи» позаимствовали у автомобильного завода. Там он проводится уже не первый год. Принципиальных отличий не было, соревнования



2004 год. В редакции «Вестей КАМАЗа»

ИЗ ДОСЬЕ «ВК»:

Наталия Анатольевна Гарипова родилась 17 февраля 1975 года в Мариуполе. Вскоре семья решила ехать на строительство «КАМАЗа». Отец, Анатолий Иванович Арап, работает на заводе двигателей. Мама, Марина Ивановна, — преподаватель музыкальной школы. Окончив в Чelнах школу № 25, Наталия поступила на филологический факультет Самарского государственного университета. Корреспондентом «Вестей КАМАЗа» была в 1998–2005, затем — в 2010–2012 гг. Также работала в пресс-службе городской администрации, в редакции «Вечерних Челнов». Необычайно лобознательная, с широким кругом интересов, она живёт, как пишет: в очень быстром темпе. В 18 лет вышла замуж за свою первую и единственную школьную любовь. В семье двое детей.

И правильно. При всём том, что в редакции «Вестей КАМАЗа» каждый выражал готовность помочь, было очевидно, что сам творческий процесс — дело очень индивидуальное.

С первым заданием я справилась. Помню, ситуация в городе в то время была такова, что женщинам найти работу было гораздо сложнее, чем мужчинам.

У Эльвиры я училась азам профессии: как брать интервью, искать информацию, разговаривать по телефону с рассерженными читателями и с большими начальниками, отстаивать свою точку зрения, невзирая на «погоны». Она же придумала в «ВК» полосу «Городок», которую мы стали вести вместе, а после её перехода в 2001 году в «Вечерние Челны» я и вообще осталась полноправной «градоначальницей».

На «КАМАЗ» я попала в кризис. Исчитаю, что в этом мне тоже повезло. Может показаться странным, но именно в тот период люди, не скрывая, высказывали своё мнение, не замалчивали

недостатки. На «КАМАЗе» было плохо — но плохо было во всей стране. А вот люди (говорю о героях моих материалов) все были хорошими, умными. Встречаясь с рабочими — наладчиками, токарями, удивлялась, насколько интересные они собеседники, как много знают по профессии и не только.

Тогда в Челнах нередко звучала расхожая фраза — «КАМАЗ» — на коленях», и я воспринимала гигантский завод действительно как очень большое и сильное животное, которое заболело. Но которое обязательно выздоровеет! В этом не могло быть никакого сомнения. Именно тогда я зауважала «КАМАЗ», становясь (может быть, скажу громко) его патриоткой. Газета откровенно писала обо всех бедах и проблемах — какой смысл лукавить, перед кризисом мы были равны. Как-то пережить эти трудные годы и выжить — об этом мечтали все.

В 2002 году, когда «КАМАЗ» возглавил Сергей Анатольевич Когогин, процесс «выздоровления» ускорился. Общий

«климат» в России тоже изменился — жизнь стала налаживаться. А «КАМАЗ» всегда был неотделим от страны. Но как журналисты, мы почувствовали и другое: свобода слова пошла на убыль, и это опять-таки была тенденция, заметная в стране в целом. Сформировалась вертикаль власти, утвердилась официальная идеология — и цензуры стало больше.

В какой-то момент я почувствовала, что границы «Городка» становятся для меня тесны. Захотелось в город — большой, реальный, захотелось других впечатлений. Девять месяцев в пресс-службе городской администрации только убедили меня, что единственное моё призвание — это журналистика. И я благодарна «Вестям КАМАЗа» за то, что именно в этой редакции прошла курс своего послевузовского «повышения квалификации», обрела профессию, которую люблю, которой служу и которую из всех других считаю самой интересной.

Записала
Ольга Ерашова



С этими водителями на дорогах будет спокойнее

шине, мой результат был бы гораздо лучше.

Ловкость управления автомобилем сотрудницы завода двигателя демонстрировали почти два часа. Оценивал их мастерство заместитель председателя профкома Владимир Малинин:

— Ошибок наши девочки допустили немного. В основном был несимметричный проезд в упражнении «Гараж» и задевание стоек в упражнении «Змейка». На мой взгляд, все участницы с заданием справились достойно, некоторых подвело лишь волнение.

По итогам конкурса определилась тройка лидеров. На третьем месте оказалась Ирина Фрикк, следом за ней

расположилась Евгения Петрова, а почётного звания «Автоледи-2013» была удостоена Вероника Якевич.

— Я очень счастлива. На первое место, конечно, не рассчитывала, но надежда на попадание в тройку была, — делится победительницей. — Особенно порадуется мой муж — сказал, что развеётся со мной, если не займу призового места. А победить в соревнованиях мне удалось благодаря вере в свои силы и двухнедельной подготовке. За участие в соревнованиях каждая конкурсантка получила букет цветов и коробку конфет, а призёры были награждены подарочными картами на приобретение косметики и парфюмерии.

КУЛЬТУРНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Мы начинаем «Автоград»

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА
Фото: Владимир ШУШАКОВ

В пятницу вечером поклонники самостоятельного творчества были приглашены в ДК «КАМАЗа» оценить уровень артистов, работающих на предприятиях, и о своём творческом потенциале подумать. Затяжной осенний дождь не отпугнул камазовцев, многие пришли в уютный зал Дворца по привычке всей семьёй.

«В нужный час судьба свела нас, чтобы построить Челны и «КАМАЗ», — обращались к зрителям артисты Дворца культуры, а ведущий напомнил: совместный социальный проект ДК «КАМАЗ» и автогиганта «Всей семьёй во Дворец» проводится в четвёртый раз, а фестиваль художественной самостоятельности «Автоград» стартует на этой сцене уже в четырнадцатый.

— В прошлом году в концертах, проходивших в рамках фестиваля, приняли участие более 300 человек. В этом году артистов, радующих нас своим творчеством, будет ещё больше, — пообещал председатель оргкомитета, председатель профкома ОАО «КАМАЗ» Гумер Нуретдинов. — А это значит, что будет ещё больше открытий, встреч и новых звёзд!

Оценивать достижения самостоятельных артистов предстоит профессиональному жюри. В его состав вошли директор МАУК «Театр танцев «Булгары» Ренат Шамсутдинов, заведующая труппой Русского драматического театра «Мастеровые» Елена Некляева, заслуженный работник культуры РТ Анас Файрушин, заведующая отделом профкома ОАО «КАМАЗ» Любовь Андриянова, директор ДК «КАМАЗа», режиссёр-постановщик Наталья Мавренкова.

— Из года в год жюри становится всё мягче в своих оценках, — признался его председатель — композитор, руководитель клуба авторской песни им. В. Высоцкого Александр Василенко. — Мы понимаем, насколько сложно сейчас артистам находить время для шлифовки своего таланта, но тем дороже их творческие победы!

В день открытия «Автограда» творческие коллективы предприятий представили зрителям лучшие номера из своего репертуара. Камазовцы с удовольствием аплодировали хору «Хрустальный колодец» из



«Челныводоканала», татарскому танцу от «Премии» и дуэту вокалистов — Алле Демидовой и Эльвире Абубакировой с автомобильного завода, блистательной солистке Алле Сайко с кузнечного, напеву курая от Яхьи Хафизова из «Электротранспорта», Марине Ермолаевой и Ирине Яшиной из логистического центра. Миниатюрами порадовали артисты с прессово-рамного и литейного заводов. А завершило концертную программу страстное танго от Екатерины Ван и Тимура Кужагильдина из БЗГД-ДР.

Запев у «Автограда» получились дружным, но премьеры артисты приберегли для концертных программ на своих площадках и встреч всей семьёй во Дворце. Всё самое интересное ждёт впереди.

БЫЛ ПРАЗДНИК

За здоровый образ жизни!

Руслан АСАНОВ
Фото: Анна НОВИКОВА

В минувшую субботу база отдыха «Литейщик» радушно встречала камазовцев. Здесь для всех желающих состоялся грандиозный спортивный праздник под названием День здоровья.

Спортивное мероприятие подобного формата прошло на базе отдыха впервые и было приурочено к Дню профсоюзов Республики Татарстан. Гостей оказалось предостаточно. Открыл праздник заместитель председателя профкома ОАО «КАМАЗ» Виталий Корсаков:

— Наш первый блин не оказался комом. Участники собрались, несмотря на осеннюю непогоду. Но мёрзнуть сегодня никому не придётся — вас согреет дружная работа на результат. Желаю вам успеха, пусть победит сильнейший!

И правда, мёрзнуть было некогда. Гости праздника смогли поучаствовать в различных соревнованиях. В программу были включены восемь видов спорта, которые не проводятся в рамках общекамазовской Спартакиады. Так, например, желающие проявить свою меткость могли пострелять из пневматической винтовки, сильные и выносливые могли поучаствовать в борьбе, гиревом спорте, армрестлинге и перетягивании каната, а те, кто хотел продемонстри-

ГОВОРЯТ КАМАЗОВЦЫ

Участники Дня здоровья делятся с корреспондентом «ВК» своими ожиданиями.

Сергей Кулаков: — Так здорово, что «КАМАЗ» представил нам такую возможность. Сегодня выбрал для себя волейбол. Последний раз играл в него ещё в школе. Очень надеюсь, что за многие годы навыков я не растерял и смогу помочь занять призовое место нашей команде.

Римма Усманова: — Праздник просто великолепный! Давно уже хотела пострелять из пневматической винтовки. За победой гнаться не собираюсь, участия будет вполне достаточно.

Ильяс Мухамедиев: — Сегодня хочу попытаться счастья в борьбе и в гиревом спорте. Надеюсь, хотя бы в одном соревновании мне удастся сорвать куш.

ровать свою скорость, спешили на эстафету.

Спортивный праздник длился несколько часов, одно соревнование сменяло другое. Наиболее зрелищными и непредсказуемыми состязаниями стали гиревой спорт, борьба и армрестлинг. Почти под занавес Дня здоровья провели всеми любимое состязание — перетягивание каната. Для участия в нём от каждого подразделения заявили мужские и женские команды. В ожесточённой борьбе сильнейшими и среди мужчин, и среди женщин оказались сотрудники автомобильного завода.

Итоги соревнований подводились по всем видам спорта в личных и командных первенствах. Более 100 человек были награждены грамотами и подарочными картами. Кстати, по количеству призовых мест на третьем месте оказались ризовцы, второе место — у завода двигателей, а больше всего призовых мест было завоевано сотрудниками автомобильного завода. По завершении мероприятия организаторы поблагодарили всех за активное участие и пообещали провести этот спортивный праздник через год.



Борьба на поясах: очень напряжённый момент схватки

ВЕСТИ КАМАЗА

Рубрики, присланные в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предоставляемой информации и содержание объявлений несут ответственность авторы материалов и рекламодатели.

Газета зарегистрирована в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Рег. ПИ №16-00525 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1993 года под названием «Рабочий КАМАЗ». Периодичность выпуска — один номер в неделю.

Главный редактор: Ирина НИЗАМИЕВА e-mail: Nizamiyeva@kamaz.org
Зам. главного редактора: Елена ШЕЯНОВА e-mail: SheyanovaEN@kamaz.org

Компьютерная верстка: Елена ФОРТУНА

Учредитель и издатель: открытое акционерное общество «КАМАЗ». Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2. Редакция «ВК»: 45-23-30, 6-85-59, 6-88-08, 6-88-84, 6-88-99. Пресс-служба «КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36. Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ИП Камалова В.Т.

Время подписания в печать — 20 часов. Подписано в печать — в 20 часов. Тираж 20 400 экз.

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна. Официальный сайт ОАО «КАМАЗ» http://www.kamaz.ru